

3/Nov/2022

Secretaría del Ayuntamiento  
PRESENTE

Presentamos propuesta de punto de acuerdo para su análisis y evaluación en la siguiente sesión del Ayuntamiento.

Le envío un saludo afectuoso y agradezco su consideración.

A T E N T A M E N T E

Regidora del H Ayuntamiento Constitucional de Guanajuato 2021-2024

*[Handwritten signature]*

Paloma Robles Lacayo (a título personal) y en representación de Celia Catalina Valadez Beltrán)

*[Handwritten signature]*

Angel Ernesto Araujo Betancos

Patricia Paredo Leaga

*[Handwritten signature]*

Estefanía Porras Barajas

Liliana Alejandro Preciado Zárate *[Handwritten initials]*

Presidencia Municipal de Guanajuato  
Dirección General de la Función Edilicia

**RECIBIDO**  
03 NOV. 2022

Hora: 15:10  
Anexos: *[Handwritten]*  
Recibe: *[Handwritten]*

Gobierno Municipal de Guanajuato  
Secretaría del H. Ayuntamiento

**RECIBIDO**  
03 NOV. 2022

Hora: 3:07 Recibió: *[Handwritten]*  
Anexos: *[Handwritten]*

PROPUESTA DE ACUERDO QUE SE FORMULA A EFECTO DE QUE ESTE CUERPO COLEGIADO LE INSTRUYA A LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁNSITO, MOVILIDAD Y TRANSPORTE, POR CONDUCTO DEL PRESIDENTE MUNICIPAL, QUE EJERZA LA ATRIBUCIÓN CONTENIDA EN LA FRACCIÓN V DEL ARTÍCULO 63 DEL REGLAMENTO ORGÁNICO DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE GUANAJUATO, GTO., CONSISTENTE EN ELABORAR EL PROGRAMA DE MOVILIDAD MUNICIPAL, EN CONGRUENCIA CON EL PROGRAMA ESTATAL DE MOVILIDAD.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### Contexto internacional

En 2015, la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, orientada a mejorar la vida de todos, sin dejar a nadie atrás. La Agenda cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible para transformar el mundo, que incluyen desde la eliminación de la pobreza hasta el combate al cambio climático, la educación, la igualdad de la mujer, la defensa del medio ambiente o el diseño de nuestras ciudades<sup>1</sup>. Dentro del objetivo 11, "ciudades y comunidades sostenibles", se incluye la meta 11.2, con el siguiente contenido: "De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de **transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles** para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la **ampliación del transporte público**, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de **vulnerabilidad**, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad"<sup>2</sup>. De este objetivo se desprende un folleto titulado: "ciudades sostenibles: por qué son importantes"<sup>3</sup>, que atribuye a la creación de una red de transporte público funcional beneficios enormes en términos de actividad económica, calidad de la vida, medio ambiente y éxito general de una ciudad intercomunicada.

### Perspectiva de derechos humanos

El programa ONU-Habitat (que promueve el cambio transformador en las ciudades y los asentamientos humanos a través del conocimiento, el asesoramiento sobre políticas públicas, la asistencia técnica y la acción de colaboración, para no dejar a nadie ni a ningún lugar atrás) define el Derecho a la Ciudad como "el derecho de todos los habitantes a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades, pueblos y asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna"<sup>4</sup>. Dentro de sus componentes destaca el 6: "Una ciudad/asentamiento humano con espacios y servicios públicos de calidad que mejoren las interacciones sociales y la participación política, promuevan las expresiones socioculturales, abracen la diversidad y fomenten la cohesión social". En tanto, el componente 8 estipula que "Una ciudad/asentamiento humano sostenible con vínculos urbanorurales inclusivos que beneficie a las personas empobrecidas, tanto en zonas rurales como urbanas, y asegure la soberanía alimentaria". Se citan estos dos por su clara relación con la movilidad de la población como servicio público íntimamente

<sup>1</sup> <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/>

<sup>2</sup> <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>

<sup>3</sup>

[https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/wp-content/uploads/sites/3/2016/10/11\\_Spanish\\_Why\\_it\\_Matters.pdf](https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/wp-content/uploads/sites/3/2016/10/11_Spanish_Why_it_Matters.pdf)

<sup>4</sup>

<https://onuhabitat.org.mx/index.php/componentes-del-derecho-a-la-ciudad#:~:text=El%20Derecho%20a%20la%20Ciudad,comunes%20para%20una%20vida%20digna.>

asociado a las interacciones sociales y a los vínculos urbano-rurales posibilitados por la movilidad.

Con respecto a la Carta Mundial de Derecho a la Ciudad (instrumento que reivindica la construcción de un modelo sustentable de sociedad y vida urbana basado en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social; y fundamentado en el respecto a las diferentes culturas urbanas y el equilibrio entre lo urbano y lo rural. Además, evidencia el carácter colectivo del derecho a la ciudad, que no se limita a promover el ejercicio y la satisfacción individualizada de los derechos humanos, sino que también propone avanzar hacia la construcción de un derecho que reconozca la identidad colectiva de quienes habitan y transitan en la ciudad para mejorar sus condiciones de convivencia y disfrute, en especial a los grupos en situación de mayor vulnerabilidad. Considera a la movilidad como un elemento esencial del derecho a la ciudad<sup>5</sup>), establece al respecto lo siguiente en el artículo XIII. Derecho al transporte y movilidad públicos:

1. Las ciudades garantizan el derecho de movilidad y circulación en la ciudad a través de un sistema de transportes públicos accesibles a todas las personas según un plan de desplazamiento urbano e interurbano y con base en medios de transporte adecuados a las diferentes necesidades sociales (de género, edad y discapacidad) y ambientales, a precio razonable adecuado a sus ingresos. Será estimulado el uso de vehículos no contaminantes y establecerá áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día.

2. Las ciudades promueven la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público, los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad<sup>6</sup>.

Por su parte, la Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes (inspirada en los principios de la Declaración Universal de los Derechos Humanos y de otros instrumentos internacionales y regionales, surge como resultado de una serie de foros organizados por el Instituto de Derechos Humanos de Cataluña -IDHC- entre la sociedad civil internacional<sup>7</sup>), en su Artículo 7, enuncia lo siguiente: "Derecho a la democracia participativa. Todos los seres humanos y comunidades tienen derecho a participar activamente en los asuntos públicos y a disfrutar de una administración democrática en todos los niveles de gobierno. Este derecho humano fundamental comprende, entre otros, *el derecho a la movilidad local y a la accesibilidad, pues toda persona tiene derecho a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la 21 ciudad metropolitana. Toda persona discapacitada tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas* (10)<sup>8</sup>.

#### - Personas adultas mayores

<sup>5</sup> <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/10/4674/6.pdf>

<sup>6</sup>

[https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A1.1\\_Carta-Mundial-de-Derecho-a-la-Ciudad.pdf](https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A1.1_Carta-Mundial-de-Derecho-a-la-Ciudad.pdf)

<sup>7</sup> <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/10/4674/6.pdf>,

<sup>8</sup>

[https://catedraunescodh.unam.mx/catedra/CONACYT/04\\_Docentes\\_UdeO\\_ubicar\\_el\\_de\\_alumnos/Contenidos/Lecturas%20obligatorias/M.5\\_cont\\_3\\_DUDHE.pdf](https://catedraunescodh.unam.mx/catedra/CONACYT/04_Docentes_UdeO_ubicar_el_de_alumnos/Contenidos/Lecturas%20obligatorias/M.5_cont_3_DUDHE.pdf)

Según la Ley de los Derechos de las Personas Mayores, y entre otros, se incluye el *de acceso a los servicios. Mujeres y hombres de 60 años o más tendrán derecho a recibir atención preferente en establecimientos públicos y privados que ofrezcan servicios al público, los cuales deberán contar con infraestructura que facilite su acceso. Lo anterior aplica también para los transportes públicos, los cuales deberán destinar asientos especiales para su uso exclusivo*<sup>9</sup>.

Julieta Madeleine García Zamora realizó el estudio denominado "El acceso del adulto mayor al sistema de transporte público. Implicaciones sociales más allá de la movilidad" del cual se incluyen a continuación planteamientos pertinentes:

Las implicaciones que ofrece un sistema de transporte público inclusivo para el adulto mayor van más allá de la garantía de movilidad. El sentido de pertenencia, autonomía y la posibilidad de ser parte activa de la sociedad son algunas de las consecuencias de tener o no acceso a este servicio. [...]. Aunado a ello un deficiente servicio público, junto al incremento demográfico y la falta de renovación de las rutas existentes propicia la exclusión del adulto mayor.

[...]

Si un servicio público como el transporte de pasajeros puede armonizar la presencia de la diversidad es un reflejo de condiciones sociales para producir bienestar colectivo.

[...]

El adulto mayor puede presentar limitaciones propias del deterioro físico o mental, por lo mismo sistemas de acceso como elevadores, rampas, escaleras eléctricas o elementos intuitivos en el transporte son un soporte para agilizar sus traslados, implicando con ello una valoración de su tiempo y permanencia en el espacio. Además tendrá una mejor entrada a servicios como salud, recreación o subsistencia fundamentales para vivir en una plenitud consumada. Una vez logrado lo anterior las brechas físicas se disuelven y el adulto mayor mantiene autonomía al no ser dependiente de otra persona. Así desarrolla sus actividades libremente, sin presiones o riesgo a su integridad.<sup>10</sup>

#### - Personas de la diversidad sexual

El Banco Interamericano de Desarrollo ofrece un portal titulado "moviliblog. Ideas de transporte y movilidad para América Latina y el Caribe". En él se identificó el resultado de un estudio sobre "violencia en el espacio y el transporte público contra personas LGBTQ+", del que se extraen los siguientes hallazgos:

Los datos sugieren que el espacio y el transporte público de ciudades de América Latina y el Caribe (ALC) son lugares con **altos riesgos para sufrir discriminación en función de la orientación sexual y la identidad de género**. Allí, en lugares hacinados o muy solitarios, en espacios oscuros o muy concurridos, en paraderos, vehículos o andenes, expresar la diversidad sexual abiertamente en el día a día, es una conducta que pone en riesgo la integridad física e incluso la vida de las personas LGBTQ+.

[...] Se debe considerar la construcción y adaptación de infraestructura como buena iluminación, botones de pánico y visibilidad en calles, paradas y vehículos. Es fundamental sensibilizar frente a este tipo de violencia; y promover a través de

<sup>9</sup> <https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-2016/27-DH-Adultos-Mayores.pdf>

<sup>10</sup> [https://www.revistalatinacs.org/15SLCS/2016\\_libro/022\\_Garcia.pdf](https://www.revistalatinacs.org/15SLCS/2016_libro/022_Garcia.pdf)

campañas, talleres, capacitación y educación ciudadana, el respeto a la diversidad sexual como elemento fundamental de la democracia; así como promover acciones de atención como protocolos para un efectivo acceso a la justicia por parte de la población LGBTQ+.<sup>11</sup>

#### - Perspectiva de género

Para considerar este enfoque, se retomarán palabras de Laura Ballesteros Mancilla, quien "ha influido con su visión en planes y soluciones innovadoras de movilidad para enfrentar el cambio climático y lograr ciudades más seguras, sostenibles y equitativas"<sup>12</sup>:

Es importante mencionar que hombres y mujeres tienen diferencias de movilidad claras y la ciudad no es neutral en cuestión de género. Esto es fundamental para aprender a hacer ciudad, pero sobre todo para aprender a hacer gobierno en una ciudad con características preponderantemente dispares.

Las mujeres tenemos un factor de vulnerabilidad en nuestros viajes por las situaciones de violencia que se viven constantemente en el espacio público, ahí hay mucho por hacer, pero también es importante destacar que somos nosotras las que hacemos la mayoría de los viajes.

En México más del 50% de los viajes los hacemos las mujeres, y esto se repite en las ciudades latinoamericanas. Además, en las ciudades de México hemos seguido una lógica patriarcal en donde la infraestructura y sobre todo la usabilidad de la calle no están planeadas para nuestras condiciones de viaje que son distintas ya que hacemos tareas de cuidado, entonces la movilidad de cuidado está a nuestro cargo y la infraestructura no está hecha para que traigas bultos, niños, abuelitos, cochecitos de bebé, sillas de ruedas, etc.

También sabemos que las mujeres hacemos de 5 a 6 trayectos al día a diferencia de los hombres que solo hacen dos en promedio. Además, el 60% de nuestros viajes los hacemos en medios de transporte público y no motorizado, a diferencia de los hombres que los hacen en automóvil.

Entonces aquí empieza una condición en donde queda muy claro que trabajar en movilidad sostenible es trabajar en una agenda 100% feminista y con perspectiva de género.

#### - Niñas, niños y adolescentes

"Las infancias necesitan una ciudad a su alcance, que no sea peligrosa y en la que su vida no corra peligro al hacer un trayecto. En México, el 60% de los viajes de los niños es el camino hacia la escuela y la primera causa de muerte en las infancias son los accidentes viales, por lo que no podemos pensar que las ciudades no estén hechas también para ellos"<sup>13</sup>, señala Laura Ballesteros Mancilla.

#### Enfoque de justicia social

<sup>11</sup> <https://blogs.iadb.org/transporte/es/transporte-publico-seguro-para-todos-seguro/>

<sup>12</sup> <https://onuhabitat.org.mx/index.php/el-mundo-se-cambia-una-calle-a-la-vez-laura-ballesteros>

<sup>13</sup> <https://onuhabitat.org.mx/index.php/el-mundo-se-cambia-una-calle-a-la-vez-laura-ballesteros>

En la Nueva Agenda Urbana (la cual pretende ofrecer orientación sobre cómo la urbanización bien planificada y gestionada puede ser una fuerza transformadora para acelerar el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible -ODS-, además de haber inspirado nuevas soluciones que convierten a las ciudades en actores clave para abordar la emergencia climática, gestionar los flujos migratorios, combatir pandemias y otros desafíos globales, y ofrece definiciones claras y aplicaciones prácticas para hacer que el marco global sea más accesible y fácil de usar para los responsables de la política y los profesionales urbanos, tanto dentro del Gobierno como en la amplia gama de actores interesados en temas urbanos y dentro de la ONU) se aportan los siguientes datos, que permiten comprender el aporte de la movilidad sustentable al bienestar social con un enfoque de equidad:

Alrededor del 40 al 50% de los accidentes de tráfico ocurren en áreas urbanas, y una mayor proporción de ellos ocurren en países en desarrollo, donde las configuraciones de las carreteras y los patrones de tráfico son más irregulares y difíciles de navegar. Según la OMS (2020), anualmente, 1.35 millones de personas en todo el mundo mueren por accidentes de tráfico.

**Trabajadores de bajos ingresos que viven en las periferias de las ciudades que no pueden acceder a un buen transporte no pueden experimentar aumentos en la calidad de vida** debido a la urbanización. Por ejemplo, un estudio de las periferias urbanas en India concluyó que para que los residentes periurbanos accedan a los recursos que necesitan, deben fortalecerse el transporte y la conectividad entre las áreas urbanas y rurales (Narain y Nischal, 2007). Un estudio de comunidades periurbanas en Altos de Cazucá, en las afueras de Bogotá, describe cómo los residentes están extremadamente limitados en las opciones de transporte, sacrificando tiempo y seguridad para acceder a los servicios esenciales a través del transporte informal.

**El sector del transporte tiene un papel clave en el desarrollo económico y social de los residentes urbanos** y en la promoción de la inclusión al conectar a las personas con las escuelas, los hospitales y las oportunidades laborales. Sin embargo, las ciudades deben abordar tres desafíos clave: 1) un tercio de la población rural del mundo carece de acceso a una carretera para todo clima; 2) una quinta parte de las emisiones globales de GEI provienen del transporte y 3) más de un millón de personas mueren en las carreteras del mundo cada año (WRI Ross Center para Ciudades Sostenibles).

[...]

La aplicación de una visión de equidad al desarrollo de la movilidad y el transporte puede permitir una mayor equidad en la participación en las actividades sociales y económicas en ciudades y asentamientos humanos, especialmente para grupos marginados.

Esto se puede lograr apoyando un aumento significativo en la infraestructura accesible, segura, eficiente, asequible y sostenible para el transporte público, caminar y andar en bicicleta.

Los gobiernos también deben priorizar el desarrollo orientado al transporte equitativo, que minimice el desplazamiento y esté acompañado de viviendas asequibles para personas de ingresos mixtos, así como de trabajos y servicios accesibles.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> <https://publicacionesonuhabitat.org/onuhabitatmexico/Nueva-Agenda-Urbana-Ilustrada.pdf>

## Enfoque ecológico de combate al cambio climático

De acuerdo con la asociación civil *El poder del consumidor* en su artículo "Enfrentando el cambio climático mediante una movilidad eficiente y sustentable"<sup>15</sup>, el cambio climático es uno de los mayores retos para la humanidad en el siglo veintiuno y México ha padecido sus efectos adversos. [...] Ha traído consigo pérdidas humanas y altos costos económicos y sociales. De 2001 a 2013, los afectados por los fenómenos climatológicos ascendieron a 2.5 millones de personas y los costos económicos sumaron 338.35 miles de millones de pesos. Con respecto a la influencia que tiene el transporte público para mitigar sus efectos, se destaca que el uso del transporte público genera la menor concentración de Dióxido de Carbono (CO<sub>2</sub>), y que se necesitarían 67 autos para atender la demanda de un solo autobús de transporte público concesionado.

## Política pública para construir una movilidad sustentable

Según informa Céntrico (un equipo de especialistas en planeación, diseño, implementación y evaluación de proyectos de movilidad urbana sustentable que fue fundado en 2016, lo que formalizó un trabajo previo de 10 años en la promoción de la movilidad sustentable desde la sociedad civil y da continuidad para enfocarse en la implementación de proyectos, con el enfoque de políticas públicas que ya se tenía<sup>16</sup>), "un plan integral de movilidad urbana sustentable (PIMUS) es un plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de personas y mercancías en las ciudades, reduciendo al máximo los costos sociales y ambientales del sistema de transporte. Los principios de planeación están basados en la integración, la participación y la evaluación y busca un proceso de decisión basada en evidencia, guiado por una visión de largo plazo de movilidad sustentable", además de que

La planeación de la movilidad en México es muy reciente, conceptualizado como los desplazamientos de la población en la ciudad. Previamente a este proceso, la planeación se centraba en dos elementos: la infraestructura vial a través de nuevas avenidas y autopistas complementadas por puentes vehiculares, y el transporte público en especial la planeación de la red del metro en la Ciudad de México. Esto ha generado un creciente déficit de opciones de movilidad colectiva y sustentable que ha derivado en un aumento sistemático en el número de vehículos de motor circulando, así como de sus efectos negativos colaterales. Reconocer que la gestión de la movilidad en las ciudades requiere muchos más elementos que la sola oferta de infraestructura vial y de transporte público, ha sido un proceso continuo y ciertamente más lento de lo que se requiere para cumplir las metas sociales, urbanas, ambientales y económicas que implica la movilidad en las ciudades.

Los primeros antecedentes de la planeación de la movilidad son bastante recientes, aunque en dos ciudades estos planes tienen un poco más de historia: Ciudad de México y León. En la CdMx el primer plan de movilidad, el Plan Rector de Transporte y Vialidad fue elaborado en 1978 y el plan maestro del metro en 1980 (si no contamos el plan de las primeras 3 líneas en 1967). En León el Plan Integral de Transporte Urbano fue publicado en 1988. En el resto de las ciudades, incluyendo Guadalajara, Monterrey y Puebla, la planeación de movilidad no comenzó sino ya bien entrado el siglo XXI. Es un hecho de que esta poca historia ha impedido dotar todavía a la

<sup>15</sup>

<https://elpoderdelconsumidor.org/wp-content/uploads/2018/02/enfrentando-cambio-climatico-con-movilidad-eficiente-y-sustentable.pdf>

<sup>16</sup> [https://centrico.mx/?page\\_id=8](https://centrico.mx/?page_id=8)

planeación de movilidad de un conjunto de definiciones y metodologías que se requiere para avanzar en su conceptualización y consolidación como herramienta de planeación.

### Especificidad de Guanajuato capital

Al revisar la tesis de Edgar Alberto Guzmán García para obtener el título de Licenciado en Arquitectura presentado en la Universidad de Guanajuato y titulada "Modos de crecimiento urbano de la ciudad de Guanajuato: 1554-2015. Estudio y aplicación de métodos cartográficos digitales", se encuentra la siguiente cita:

El modo de crecimiento del 2015 es continuo, por la adición de manzanas de manera consecutiva siguiendo la disposición de la traza anterior, sin embargo, existe una ruptura en la continuidad debido a las **pronunciadas pendientes que presenta el entorno**. Por otro lado, el valor del suelo del centro histórico, combinado con el alto costo que resulta la construcción en pendiente, hicieron que, económicamente hablando, no resulte factible construir para la mayoría de la población, optando por la periferia. Aunque este crecimiento intentó ser regulado por medio de conjuntos habitacionales, se identifican asentamientos irregulares en lugares como Las Bateas, el Cerro de los Leones, Pueblito de Rocha y zonas aledañas. Mientras tanto en los poblados de los antiguos centros mineros, los cambios de uso de suelo y la privatización de zonas para conservación del patrimonio o de propiedad ejidal, generan conflictos político-urbanos.

Es relevante esta reflexión porque resalta la influencia de la condición de cañada del original centro de población. Sin embargo, este factor, aunado al crecimiento demográfico, propiciaron el desarrollo urbano a una zona más plana y exterior a la cañada, por lo que el complejo municipio se integra por áreas distantes y discontinuas entre sí, lo que provoca que la movilidad de las personas sea aún más desafiante pero necesaria.

### Fundamento legal

#### - Obligación en materia

Queda establecida en la Ley de Movilidad de Estado de Guanajuato y sus Municipios, según los siguientes artículos:

#### Programas de movilidad municipales

Artículo 12. Los municipios deberán elaborar sus programas de movilidad en total congruencia con lo establecido en el Programa Estatal de Movilidad. Dentro de los tres meses siguientes a la publicación del programa estatal o en su caso de su revisión.

El Ayuntamiento remitirá a la Secretaría el proyecto, para que emita la opinión respecto a la congruencia del mismo con el programa estatal de movilidad.

La Secretaría emitirá la opinión a que se refiere el párrafo anterior, dentro de los treinta días hábiles siguientes a la presentación del mismo; en caso de que no sea emitida la opinión correspondiente dentro del plazo señalado, se entenderá que el proyecto de programa municipal es congruente con el programa estatal.

En caso de que la Secretaría emita una opinión negativa respecto del proyecto, el Ayuntamiento deberá hacer las adecuaciones correspondientes.

#### Publicación y modificación de programas

Artículo 13. Los programas de movilidad del Estado y los municipios deberán ser publicados en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado. Dichos programas sólo



podrán ser modificados tratándose de situaciones extraordinarias, para lo cual la autoridad responsable de su elaboración deberá justificar las causas y dar a conocer la modificación a la ciudadanía, a través del mismo medio.

Destino de recursos para la movilidad

Artículo 14. El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos en sus procesos de planeación destinarán recursos económicos prioritarios en términos reales de sus respectivos presupuestos de egresos para la movilidad, conforme a sus pronósticos de ingresos relativos a la concesión de espacios en la infraestructura de movilidad, la emisión de autorizaciones derivadas de trámites de tránsito y transporte así como la imposición de multas por conducir en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas o estupefacientes<sup>17</sup>.

#### - Competencia del Ayuntamiento

La Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato confiere al ayuntamiento la responsabilidad de tener a su cargo el otorgamiento de servicios públicos (artículo 167), entre los que destacan *Tránsito y vialidad* (fracción XV) y *Transporte público urbano y suburbano en ruta fija* (fracción XVI).

Asimismo, le adjudica la atribución de *Intervenir en la formulación y aplicación de programas de transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial* (según el inciso t) de la fracción I del artículo 76 del Capítulo VII) y de *Intervenir en los términos de las leyes de la materia, en la formulación y aplicación de los programas de transporte público de pasajeros que les corresponde* (inciso d) de la fracción III del artículo 76 del Capítulo VII).

Además, precisa que *el servicio público de transporte urbano y suburbano en ruta fija, se prestará conforme a lo dispuesto en la ley de la materia* (Artículo 181).

A su vez, el Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Guanajuato<sup>18</sup> señala que

Artículo 6. Además de las señaladas en la Ley, el Honorable Ayuntamiento tendrá las siguientes atribuciones:

I. Vigilar el cumplimiento de este Reglamento;

II. **Planear**, coordinar, evaluar y **aprobar los programas en materia de movilidad y transporte** en los términos de la Ley acorde a las políticas públicas en materia de ordenamiento territorial, planeación, desarrollo urbano, forestal, medio ambiente, igualdad, no discriminación y movilidad, en interacción con los diferentes sistemas de transporte en beneficio del interés público;

[...]

VIII. **Aprobar el Programa de Movilidad y Transporte Municipal;**

[...]

Artículo 17. El Ayuntamiento establecerá dentro del Programa de Movilidad y Transporte y el Presupuesto de Egresos, la implementación de la infraestructura necesaria para la adecuada prestación del servicio a que se refiere esta sección, garantizando la accesibilidad y el servicio público de transporte, para personas con

<sup>17</sup>

[https://congresogto.s3.amazonaws.com/uploads/reforma/pdf/3409/LMEGYM\\_PO\\_14Junio2022.pdf](https://congresogto.s3.amazonaws.com/uploads/reforma/pdf/3409/LMEGYM_PO_14Junio2022.pdf)

<sup>18</sup>

[http://www.guanajuatocapital.gob.mx/files/2016-10/Reglamento%20de%20Transporte%20P65533\\_blico%20para%20el%20Municipio%20de%20Guanajuato%20\(sep%202016\).pdf](http://www.guanajuatocapital.gob.mx/files/2016-10/Reglamento%20de%20Transporte%20P65533_blico%20para%20el%20Municipio%20de%20Guanajuato%20(sep%202016).pdf)

discapacidad o movilidad reducida, mujeres, personas adultas mayores, niñas y niños.

- Atribución de la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte de la Secretaría de la Seguridad Ciudadana, de la Administración Pública Municipal de Guanajuato

Según la fracción II del artículo 8 del Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Guanajuato, el Director General de Seguridad Ciudadana, o equivalente, tiene la atribución de *Proponer al Honorable Ayuntamiento el Programa de Movilidad y Transporte Municipal.*

Sin embargo, en la exposición de motivos del Reglamento Orgánico de la Administración Pública Municipal de Guanajuato se aclara lo siguiente:

La creación de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, debido a que las necesidades de seguridad del Municipio requieren de una dependencia que tenga bajo su mando directo las áreas que son determinantes para la seguridad de los guanajuatenses.

Derivado de lo anterior, se fortaleció la función del área responsable de los servicios públicos determinados por la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, relacionados con el tránsito, vialidad y transporte público con base al cambio de dos condiciones, la primera relacionada con la preparación organizacional al próximo incremento del número de vialidades que estarán bajo la jurisdicción del Municipio y que actualmente están a cargo de Gobierno del Estado, y la segunda relacionada con incrementar la capacidad de atención por las nuevas atribuciones para las áreas determinadas por la Ley de Movilidad para el Estado y Municipios de Guanajuato.

Lo anterior explica la conformación de la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte cuyas atribuciones son consignadas en el artículo 63 de este mismo Reglamento, y de entre ellas reviste especial interés para los propósitos de la presente propuesta la siguiente fracción: "V. Elaborar el programa de movilidad municipal, en congruencia con el programa estatal de movilidad".

Y ahora es el Reglamento de Movilidad para el Municipio de Guanajuato quien orienta sobre el proceso de conformación del Programa Municipal de Movilidad:

Artículo 18.- La **Dirección en coordinación con el Instituto Municipal de Planeación deberán coordinar la elaboración, revisión, evaluación y actualización del programa municipal**, con la participación de las diferentes entidades públicas federales, estatales y municipales, y de la sociedad civil, atendiendo a lo establecido en el Sistema Nacional de Planeación Democrática y vigilando la congruencia de las estrategias y política de movilidad con el Plan Municipal de Desarrollo. El programa Municipal de Desarrollo Urbano y de Ordenamiento Ecológico Territorial y demás instrumentos de planeación de carácter sectorial.

Artículo 19.- La **Dirección deberá conducir la consulta de entidades públicas y de la sociedad civil organizada para recibir propuestas o recomendaciones en temas del Programa Municipal de Movilidad, así como informar y difundir a la población el contenido y seguimiento del mismo.**

- Características del Programa de Movilidad Municipal, según el Reglamento de Movilidad para el Municipio de Guanajuato

La Sección Primera del Capítulo V versa precisamente sobre la conformación del Programa Municipal de Movilidad, y establece lo siguiente:

Artículo 17.- El Programa Municipal de Movilidad como instrumento de planeación considera los objetivos, metas, estrategias y acciones prioritizadas para el desarrollo integral y sustentable de la movilidad en el Municipio de Guanajuato, Gto., donde además se determinan los lineamientos y responsables de su ejecución y se establecen las políticas de carácter global de la movilidad.

Dichas políticas tomarán en cuenta la zonificación y usos de suelo establecidos, la jerarquía y las distintas modalidades de la movilidad, la seguridad a las mujeres, los menores y las personas con capacidades diferentes, así como la protección al medio ambiente.

[...]

Artículo 20.- La estructura mínima del Programa Municipal de Movilidad, estará conformada por:

- I. Marco jurídico-legal y administrativo, que considerará el análisis de los componentes de los niveles superiores de normatividad, planeación y programas, en el contexto intersectorial y reconocimiento del marco de administración municipal en el que va a operar el programa, para delimitar el ámbito de acción, congruencia con los planes municipales e identificar las propuestas contenidas sobre la movilidad;
- II. Diagnóstico, estará conformado por los estudios que integre la Dirección o en su caso el complemento con los existentes, todos ellos relacionados al tema de movilidad y de la consulta que se realice. Este apartado deberá de identificar a nivel municipal los principales problemas comprendidos de movilidad y la comprensión de sus lógicas de operación, lo que dará lugar a la relación causal entre la problemática y necesidades, dimensionando su análisis, para que con base en su reconocimiento sea posible fijar la visión deseable y el perfil de los lineamientos y estrategias a desarrollar;
- III. Enfoque, se expondrán las razones con la que se trabajará el programa, el objetivo del programa y el modelo estratégico a seguir que fundamenten su planeación, así como los entes participantes;
- IV. Mover a la acción, se enlistarán los objetivos específicos, estrategias de proyectos, obras, metas y acciones a realizar por el Ayuntamiento o de manera coordinada con el gobierno federal y estatal u otros municipios, y la designación de responsables, corresponsables, plazos o términos, etapas, presupuesto global y administración, así como el plan de acciones a seguir para el logro del programa; y,
- V. Lineamientos, en este apartado contendrá los lineamientos para la instrumentación, seguimiento y evaluación del programa, el cual deberá ser continuamente revisado y actualizado mediante indicadores para asegurar el logro de los objetivos planteados. Así mismo y en su caso los ajustes necesarios deberán aplicarse en periodos regulares y previamente establecidos dependiendo de la naturaleza de los lineamientos e indicadores y conforme a lo que establece la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Artículo 21.- El Programa Municipal de Movilidad deberá diseñarse para diferentes periodos, considerar los horizontes de planeación que se establezcan en el Plan Municipal de Desarrollo, la Planeación Sectorial en la materia y los demás instrumentos que conforman el Sistema Nacional de Planeación Democrática, y publicarse en los términos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

Por su parte, La Sección Segunda del mismo Capítulo V versa sobre la congruencia del Programa Municipal de Movilidad, y señala que

Artículo 22.- El Programa Municipal de Movilidad deberá ser congruente con el Programa Estatal de Movilidad, con la política territorial, y con la política ambiental en materia de control de emisiones y calidad del aire, con la finalidad de mejorar la accesibilidad y seguridad en las vialidades y espacio público y la integración entre los diferentes modos de transporte, en beneficio del interés público.

Artículo 23.- El Programa Municipal se diseñará y ejecutará conforme a la jerarquía de la movilidad y contendrá acciones de recuperación y habilitación de espacios urbanos para el desplazamiento de peatones y ciclistas, así como en la construcción y mantenimiento de la infraestructura y su equipamiento.

Artículo 24.- El Ayuntamiento solicitará a la autoridad en materia de movilidad del Gobierno del Estado de Guanajuato su opinión respecto a la congruencia del Programa de Movilidad Municipal con su similar Estatal.

Artículo 25.- El Ayuntamiento una vez que obtenga la opinión de congruencia procederá a la aprobación del Programa de Movilidad Municipal y procederá a su publicación en el Periódico Oficial de Gobierno del Estado.

Es este mismo Reglamento el que instruye, dentro del programa municipal de movilidad, la integración del programa de cultura, educación y seguridad vial, así como del sistema municipal de ciclovías, con las siguientes características:

Artículo 209.- El programa de cultura, educación y seguridad vial, como parte del programa municipal de movilidad precisará los objetivos a seguir, mecanismos, estrategias, instrumentos, instancias y acciones encaminadas a difundir las exposiciones de las personas en el tránsito de las vialidades y espacio público del Municipio; así como la promoción y ejecución de las acciones en materia de educación y seguridad vial para los peatones, conductores, ciclistas, usuarios y operadores del servicio público y especial de transporte, y población en general, para el establecimiento de una adecuada y mejor cultura vial entre los diferentes sectores de la población y evitar en lo más posible los accidentes de tránsito en las vías del Estado.

Artículo 257.- El Sistema Municipal de Ciclovías deberá formar parte del Programa Municipal de Movilidad de Guanajuato y cumplirá con lo siguiente:

- I. Establecerse conforme al Plan Municipal de Desarrollo;
- II. Ser congruente con:
  - a. Los objetivos del Programa de Gobierno; y,
  - b. El Programa Municipal de Desarrollo Urbano y de Ordenamiento Ecológico Territorial.

Además de todos los planes y programas que incluyan temas de transporte, tránsito, movilidad, desarrollo económico y medio ambiente.

- Facultad de iniciativa

La fracción II del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; fracción I del artículo 117 de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato; artículo 76 fracción I inciso b), artículo 79 fracción IV, 236, 237, 238 [Cualquier integrante del Ayuntamiento podrá presentar al Pleno de dicho órgano colegiado iniciativas de reglamentos, bandos de policía y buen gobierno, circulares y disposiciones administrativas de observancia general. El proceso reglamentario o normativo municipal se compondrá de las siguientes etapas: I. Iniciativa; II. Dictamen; III. Discusión; IV. Aprobación; y V. Publicación. Las iniciativas deberán contener exposición de motivos y la manifestación de impacto regulatorio que establece la Ley de Mejora Regulatoria para el Estado de

Guanajuato, además de la propuesta normativa de reglamento, bando de policía y buen gobierno, circular o disposición administrativa de observancia general, según corresponda. Los procesos para cada una de las etapas citadas en el presente artículo serán desarrollados en el reglamento interior correspondiente de cada Municipio] y 240 de la Ley Orgánica Municipal para el Estado de Guanajuato, y fracción VII del artículo 16 y fracción III del artículo 85 del Reglamento Interior del H. Ayuntamiento Constitucional de Guanajuato, Gto.

## ANTECEDENTES

PRIMERO. El Plan Municipal de Desarrollo Guanajuato 2040, en el tema 1. Territorio, el subtema 1.1 Medio ambiente sano, y el apartado 1.1.2 Cambio Climático, se consigna una visión, entre cuyas acciones o actividades se incluye Programa de Movilidad Cero Emisiones 2040. Además, en el subtema 1.2 Asentamientos humanos ordenados y el apartado 1.2.1 Movilidad, nuevamente se consigna entre las actividades o acciones de la visión la de "Programa Integral de Movilidad"<sup>19</sup>.

SEGUNDO. En el 2018 se inició la elaboración del Programa de Movilidad Municipal de Guanajuato, sin embargo, sólo se concluyó el Capítulo I. Sustentabilidad Urbana. Así fue descrito: "Instrumento cuyo objetivo es plantear soluciones para la mejora de la movilidad urbana del territorio municipal; el programa debe garantizar igualdad en el acceso al espacio público, equidad de género en el desplazamiento territorial y el acceso a la ciudad, abatimiento de rezagos y preferencia a grupos vulnerables, y desalentar el uso del automóvil particular como medio prioritario de transporte a fin de reducir los niveles de contaminación ambiental"<sup>20</sup>.

TERCERO. El 15 de octubre del 2021 fue publicado en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato el Programa Estatal de Movilidad 2021-2024<sup>21</sup>.

CUARTO. El 30 de junio de 2022, la Mesa Directiva del Congreso del Estado expidió la circular 133, Exp. 5.0, mediante el cual exhorta a los 46 ayuntamientos de los municipios que integran el Estado, para que elaboren sus programas de movilidad en congruencia con el Programa Estatal de Movilidad y den seguimiento hasta su publicación<sup>22</sup>.

QUINTO. El 30 de agosto de 2022 fue radicada esta circular en la sesión ordinaria 7 de la Comisión de Gobierno y Asuntos Legislativos del Ayuntamiento de Guanajuato<sup>23</sup>, la que a la fecha no ha emitido una postura.

<sup>19</sup>

[http://www.guanajuatocapital.gob.mx/files/2019-02/PMD%20GTO40\\_%20Versi%C3%B3n%20Integral.pdf](http://www.guanajuatocapital.gob.mx/files/2019-02/PMD%20GTO40_%20Versi%C3%B3n%20Integral.pdf)

<sup>20</sup> [http://www.implangto.gob.mx/?page\\_id=1624](http://www.implangto.gob.mx/?page_id=1624)

<sup>21</sup>

[https://portalsocial.guanajuato.gob.mx/sites/default/files/documentos/2021\\_SICOM\\_Programa\\_estatal\\_movilidad\\_2021-2024.pdf](https://portalsocial.guanajuato.gob.mx/sites/default/files/documentos/2021_SICOM_Programa_estatal_movilidad_2021-2024.pdf)

<sup>22</sup>

[https://congresogto.s3.amazonaws.com/uploads/orden\\_archivo/archivo/25952/11\\_PPA\\_Programa\\_de\\_Movilidad\\_46\\_Ayuntamientos\\_GGPAN\\_30\\_JUN\\_2022\\_.pdf](https://congresogto.s3.amazonaws.com/uploads/orden_archivo/archivo/25952/11_PPA_Programa_de_Movilidad_46_Ayuntamientos_GGPAN_30_JUN_2022_.pdf)

<sup>23</sup> <http://www.guanajuatocapital.gob.mx/pagina/gaceta-municipal>

ACUERDO

ÚNICO. El Honorable Ayuntamiento Constitucional de Guanajuato 2021-2024, con fundamento en la fracción II del artículo 6 del Reglamento de Transporte Público para el Municipio de Guanajuato, le instruye a la Dirección General de Tránsito, Movilidad y Transporte, por conducto del presidente Municipal, que ejerza la atribución contenida en la fracción V del artículo 63 del Reglamento Orgánico de la Administración Pública de Guanajuato, Gto., consistente en elaborar el Programa de Movilidad Municipal, en congruencia con el Programa Estatal de Movilidad, y de conformidad con las características descritas en los artículos 17, 20, 21, 22, 23, 209 y 257 del Reglamento de Movilidad para el Municipio de Guanajuato, así como con las perspectivas aquí enunciadas, para incrementar la calidad de vida de la población capitalina.

ATENTAMENTE  
GUANAJUATO, GTO., A LA FECHA DE SU PRESENTACIÓN

[Redacted signature area]

[Redacted signature area]

[Redacted signature area]